

2014年6月10日
全6頁

見て、聞いて、ちょっと未来を考える 第9回

まちがあってこそその道路

～江東区・コミュニティサイクル～

環境調査部 主任研究員
小黒 由貴子

現在、我々は高度な公共・民間サービスや最先端の製品などによって、便利な、快適な、安全な、楽しい暮らしを享受しています。しかし、日本では高齢化や人口減少が進み始め、都市でも地方でも暮らし方や地域社会の在り方が問われています。サービスや製品をつくる場でのさまざまな取り組みについて、実際に見たり聞いたりしながら、暮らしや地域社会の「ちょっと未来」を考えてみたいと思います。

概要

コミュニティサイクルは、決まった定義があるわけではありませんが、一番大きな機能を挙げるとすると自転車を共有（シェアリング）することです。レンタサイクルとの違いは、会員制であることや複数の貸出・返却ステーションが利用できることなどが挙げられます。コミュニティサイクルを実施している自治体に対する国土交通省のアンケート調査¹では、導入の目的として重視する項目の上位は、「観光戦略の推進」、「公共交通の機能補完」、「地域の活性化」となっています。

江東区では、臨海部（豊洲・東雲・有明・青海・港区台場）で、コミュニティサイクルの実証実験を行っています。これは、平成23年に策定した「豊洲グリーン・エコアイランド構想²」の中で謳われている、6つの視点の一つ「環境交通（環境と人にやさしいエコモビリティの導入）」に則したものです。複数路線の駅間などの、他の交通機関がないために往来しにくい地点の結びつきを強化することで公共交通の利用を促し（環境負荷の低減）、まちの回遊性を高める（地域活性化）ことなどを目的としています。今回は、実証実験の実施主体である江東区都市整備部まちづくり推進課に、コミュニティサイクルに関する取り組みについて伺いました。

業務 江東区都市整備部まちづくり推進課では、まちづくり事業の計画・調整、大規模開発事業の調整、市街地再開発事業の推進、やさしいまちづくり推進事業などを担当

所在地 東京都江東区東陽 4-11-28

1) 国土交通省「平成26年2月6日 全国コミュニティサイクル担当者会議」の資料2「コミュニティサイクルの取組状況等について」（国土交通省都市局街路交通施設課）

2) 江東区 地区のまちづくりについて 「豊洲地区」

実験エリア	東京都江東区豊洲・東雲・有明・青海・港区台場
規模	2014年5月末時点でステーション21カ所、自転車300台（ 図表1 ）
実験期間	2012年11月21日～2015年3月31日（当初、2013年11月30日までだったものを延長）
利用方法	事前に登録しておいた「交通系ICカード」「おサイフケータイ」「専用のICカード」のいずれかをラックのカードリーダーに読み込ませることで自転車が利用可能になる。返却時は自転車をラックに差し込む。
主体	実施主体：江東区　運営主体：株式会社NTTドコモ

図表1 左から、東京ビッグサイト（東京国際展示場）内広場のステーション、1日パス用登録機、自転車ラックのカードリーダー



（出所）大和総研撮影

2014年1月31日時点で、累計利用者数が22,218名、累計利用回数が160,531回となっています。利用者数は1日パスが多いですが、利用回数で見ると月額会員が多いことから、江東区では通勤などでの利用が定着しているとみています（[図表2](#)）。

図表2 料金プランと累計利用数（2014年1月31日時点）

	利用料金（税抜）	累計利用者数	累計利用回数
月額会員	基本料金：953円/月 最初の60分：0円/回 1回の利用が60分を超過した場合の延長料金：96円/30分（上限1,905円）	654名	6割程度
1回会員	基本料金：なし 最初の60分：96円/回 1回の利用が60分を超過した場合の延長料金：96円/30分（上限1,905円）	5,992名	2.5割程度
1日パス	477円（1日分）	15,572枚	1.5割程度

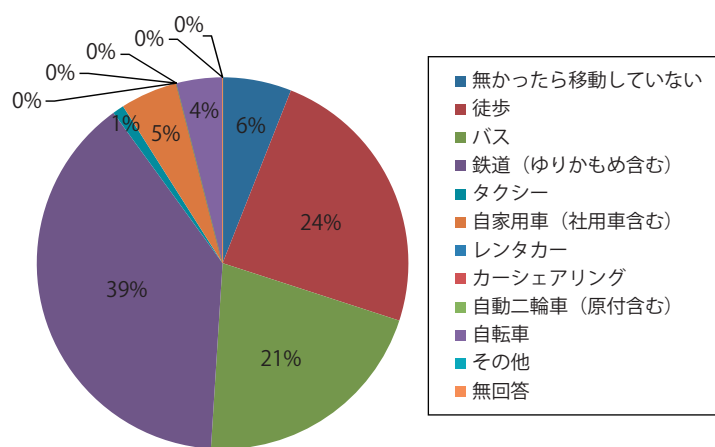
（出所）「江東区臨海部 コミュニティサイクル」パンフレットと江東区資料を基に大和総研作成

まちづくりに活かす取り組み

2013年7月に実施した利用者アンケートにおいて、目的としていた環境負荷低減と地域活性化では、差異の出る結果となりました。自動車などからの転換は限定的でした（図表3）が、回遊性が高まるような行動変化が起きており（図表4）、江東区ではまちの賑わい創出に一定の効果が見込めるとしています。

図表3 利用者アンケート（2013年7月）

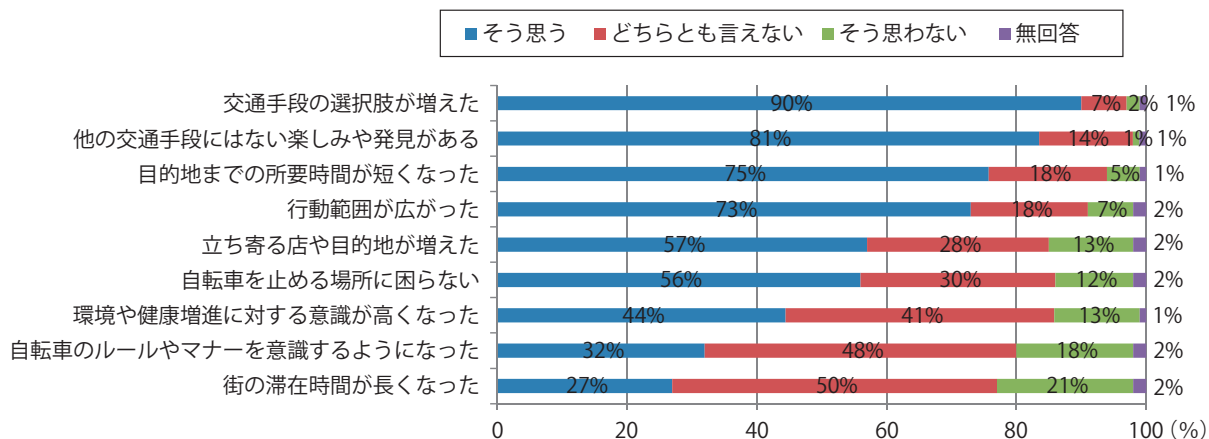
コミュニティサイクルがなかったらどの交通手段を使っていたか



（出所）江東区資料

図表4 利用者アンケート（2013年7月）

コミュニティサイクルの良かったところ



（出所）江東区資料

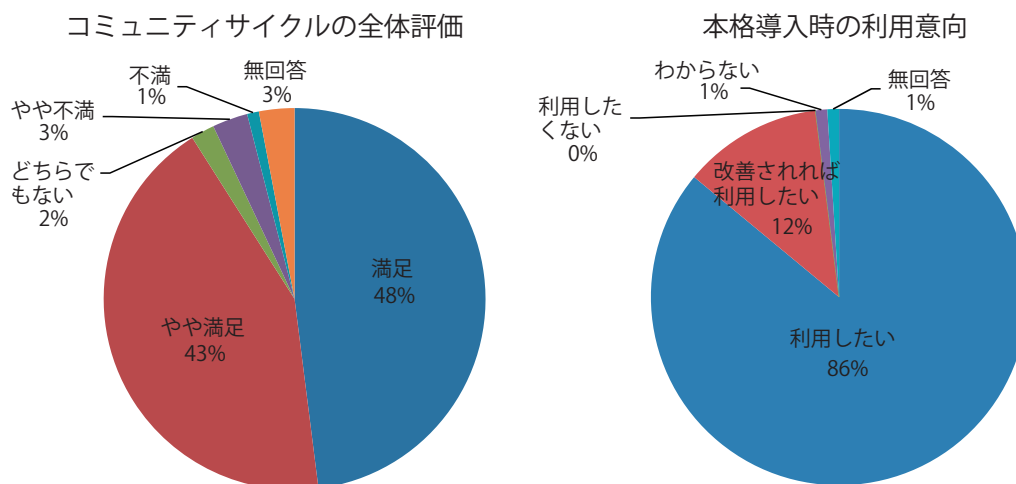
コミュニティサイクルでは、利用したい時に最寄りステーションに自転車がいない・返却したい時にステーションがいっぱいで返却できない、というステーション利用の偏りが課題の一つとなっています。

偏りをなくす一番いい方法は、自転車数・ステーション数を増やすことですが、一朝一夕にはできません。そこで江東区では、コミュニティサイクルを実施している近隣の区と連携して、利便性を上げることにも検討しています。区の違いを意識しないで利用できるようなになれば、利用者には喜ばれるでしょう。また、東雲のマンションとその最寄り駅にあるステーションは、朝の通勤時間帯は住民がマンションから駅へ向かい、域外の通勤者が駅から臨海部への移動に使うという特性が見られます。今後、新たにステーションを設置する場合は、こうした利用特性を考慮することも効果があるかもしれません。

もう一つ、コミュニティサイクル普及の共通の課題として、ステーションを設置する場所の確保も挙げられます。同じ江東区でも、狭い道が少なくない既成市街地の場合は、ステーション設置に苦労することは想像に難くありませんが、新しいまちで広い歩道のある臨海部でも簡単には設置できないそうです。これは、道路の管理者がさまざまであるためです³。また、ステーションを歩道に設置すると人の目につきやすく利用者増への期待が持てますが、安全性を考えると歩道を狭くすることになるステーション設置に懸念があるのも理解できます。そこで今後は、仙台市のコミュニティサイクルのように、ラックを通常の駐輪場にあるような簡易なものにし、カードリーダーを自転車の方に付ける方法も検討するそうです。ラックが小さくなる分、ステーションとして必要になる場所も狭くて済みます。

利用者アンケートの全体評価の満足度は高く、本格導入時の利用意向も高いことから、改善を継続することによって利用が活発化する期待があります（図表5）。

図表5 利用者アンケート（2013年7月）



（出所）江東区資料

3) 道路管理者（国・都・区）、交通管理者（警察）。

今回の「ちょっと未来」

江東区では、2カ所を除いて24時間運営にしています。22時～7時の利用は全体の約1割となっており、少なからずニーズがあることがわかります。鹿児島市⁴では、当初の9時～18時の運営時間を7時30分～19時に延長したところ、通勤・通学目的の利用が大幅に増えましたが、有人ステーションのため人件費が多額になりました。ただし、利用者からは「人がいたので安心」「質問できるので良い」といった評価を受けました。商店街などに有人ステーションを設置すれば、利用者と地域の交流が期待できますが、利用者が観光客主体であれば深夜・早朝の利用は少ないと思われます。24時間化や有人ステーションのようにコストのかかる対策については、それぞれの地域特性に照らし合わせて検討・実施し、事後評価のうえ改善を継続することが求められるでしょう。

中心市街地の活性化を最大の目的とする高崎市⁵では、地元の住民、学生、事業者で自転車を管理する体制をとりました。事業者は、商業施設やオフィスの駐輪場などをステーションとして提供、学生ボランティアによる周知活動、市民による放置自転車の回収など、地域住民の参加が進んだようです。

ただし、利用率を上げるために一番効果的なのは、やはり自転車数・ステーション数を多くすることでしょう。コミュニティサイクルの成功例といわれるパリやロンドンでは、万台規模の自転車と多数のステーションがあります。また、スマートフォンなどでステーションの空き状態などがすぐわかるようになってきているため、希望するステーションが使えなくても、少し先に行けば使えるステーションがあることがわかるようになっています。

利用率が上がれば事業性向上にもつながります。パリやロンドンなどの規模が大きいのは、企業が広告出稿にメリットを見出していることが理由の一つにあるといわれています。こうした都市では広告規制が厳しいため、自転車やステーションに広告を出せることが評価されたのです。残念ながら日本では、すでに街中に広告があふれているため、自転車やステーションに広告を出すことが企業にとって魅力的ではないようです。

また、パリのコミュニティサイクル（ベリブ：Vélib'）は、自動車利用から自転車利用への転換を促すことで大気汚染を軽減するという目的で始まりました。大気汚染が悪化した2014年3月13日には、ベリブと電気自動車のカーシェアリング（オートリブ：Autolib'）の無料化や、公共交通の無料化などが発表される⁶など、他の交通手段と連携した取り組みも行っています。

4) 国土交通省「平成25年2月5日 全国コミュニティサイクル担当者会議」の資料3-1「鹿児島市コミュニティサイクル社会実験 かごしまコミュニティサイクルecoチャリ」（鹿児島市環境政策課）

5) 国土交通省「平成26年2月6日 全国コミュニティサイクル担当者会議」の資料3-2「官民連携による高崎まちなかコミュニティサイクル（高チャリ）の取組」（高崎市商工観光部産業政策課 松田和也）

6) 独立行政法人国立環境研究所 環境展望台 海外ニュース 発表日：2014.03.13「フランス、粒子状物質による大気汚染への緊急対策を発表」

そもそも日本では、歩行者・自転車・自動車の分離走行ができる道路が少なく、道路が狭くて現状のままでは分離不可能、道路の種類によって管理者が違い許認可を得るのが大変、ステーション用地に使える場所が少ない、といった、道路そのものにつわる課題が多いことは確かです。しかし、各種の事例を見ていくと、道路やステーションだけの問題ではないこともわかります。1964年の東京オリンピックに間に合うように建設された高速道路は、首都圏の輸送交通を高度化し、成長著しい日本の象徴と言われました。しかし、今は、歴史的に価値があり趣のある「日本橋」の風景を台無しにしているという評価があります。「道路」の在り方は、他の交通機関・商業施設との連携や交通ルール・マナーの啓発といった道路に関連する対策の他に、まちの中の景観としての道路や災害時の避難路としての役割、他のCO₂削減対策との協調など、多様な視点で評価するまちづくりの中で考えることが求められるでしょう。

以上